Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas S/C	Versión Taquigráfica N° 504 de 2006

ANTEPROYECTO DE LEY SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO APLICABLES A TODO EL TERRITORIO NACIONAL

Exposición del Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP) y del Congreso de Intendentes

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de mayo de 2006

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Juan José Domínguez.
MIEMBROS:	Señores Representantes Juan M. Costa, Julio César Fernández y Jorge Schiappapietra.
INVITADOS:	Por el Consejo Directivo Central de la ANEP la doctora Silvia Suárez, asesora letrada; y por el Congreso de Intendentes, señores Intendente del departamento de Lavalleja escribano Herman Vergara y coordinador del Registro Nacional de Conductores de dicho Congreso, señor Nelson Irazoqui.

SEÑOR PRESIDENTE (Domínguez).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a la doctora Silvia Suárez, quien ha sido invitada para que nos dé su visión sobre los artículos 7ºy 8º del proyecto en consideración.

El artículo 7º establece: "La ANEP introducirá el tema del tránsito y la seguridad vial en los programas curriculares de enseñanza primaria y enseñanza media, lo que deberá hacer efectivo para el año escolar 2007, dando cuenta a la Asamblea General", y el artículo 8º dice: "A los efectos indicados en el artículo anterior requerirá la colaboración y asistencia de la URET". Corresponde aclarar que nosotros estamos manejando otro nombre, pues en lugar de denominarla URET sugeriríamos llamarla UNASEV, "Unidad Nacional de Seguridad Vial".

SEÑORA SUÁREZ.- El Consejo me indicó que concurriera a esta Comisión en mi calidad de asesora letrada del Consejo Directivo Central de la ANEP, previo a haber recabado en los Consejos desconcentrados la información respecto al nuevo proyecto.

Hay dos o tres contenidos en esta iniciativa que también deberían ser considerados por parte de la Comisión. Concretamente, me refiero a las competencias de la Unidad en función de las competencias que el Ente Autónomo ANEP tiene, que están contenidas en el artículo 14 de la Ley Nº 15.739, "Ley de Emergencia".

En tal sentido, en el numeral 3º) de este artículo 14 -atribuciones de los Consejos desconcentrados- se establece: "Proyectar los planes de estudio y aprobar los programas de las asignaturas que ellos incluyan, una vez que los primeros sean aprobados por el Consejo Directivo Central". Es decir que los planes son aprobados por el órgano rector, Consejo Directivo Central, y los programas son aprobados por cada uno de los Consejos desconcentrados.

Hay que tener presente que las normas constitucionales que regulan la enseñanza son las de máxima autonomía, es decir, los programas y los programas se regulan por el Ente de enseñanza. Por lo tanto, a criterio de quien habla, lo más apropiado sería hablar de coordinación.

Remitiéndome a las normas proyectadas, en el artículo 2º se establece: "(...) elaborar, coordinar y evaluar la aplicación de programas educativos en la materia con organismos oficiales y privados de los sistemas formal y no formal de educación, dictar pautas y participar en la educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública (...)", y creo que hay que saber cómo se van a instrumentar.

En el día de ayer traté de comunicarme con personal de la Intendencia Municipal de Montevideo a efectos de ver cuáles eran las normativas que nos vinculaban, porque tenemos la concurrencia de funcionarios municipales que imparten cursillos, que no son ajenos. Honestamente, debo decir que desconocía cuáles eran las normas. No logré que las remitieran a través del correo electrónico, por lo cual intenté obtener, dentro de Primaria, las normas que nos regulan para el aprendizaje. En este aspecto, hay colaboración conjunta entre ambos sistemas: el municipal y el Consejo Directivo Central.

Si la Comisión lo permite, dejaré una fotocopia de eso a efectos de que sea evaluado; estimo que esta es una reunión aproximativa con el órgano de enseñanza a efectos de ir afinando las normas que terminarán regulando este proyecto.

A su vez, en el literal e) del artículo 3º, cuando se habla de elaborar y supervisar programas educativos, se vuelve a hacer la misma remisión. Si bien esta materia será objeto de regulación por parte de la Unidad Reguladora de Tránsito -o como se la quiera llamar-, volvemos a tener las mismas observaciones con respecto a la elaboración y a la supervisión de los programas, que es materia autónoma del ente de enseñanza.

Esto no quita que pueda existir coordinación o colaboración. Ahora, esto es a nivel nacional y no municipal, ¿verdad?

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es.

SEÑORA SUÁREZ.- Con respecto al artículo 7º del proyecto, que dice: "La ANEP introducirá el tema del tránsito y la seguridad vial en los programas curriculares de enseñanza primaria y enseñanza media, lo que deberá hacer efectivo para el año escolar 2007, dando cuenta a la Asamblea General", me remito a lo dicho. Es decir, hay una clara intromisión en lo que es la autonomía de la enseñanza y, por lo tanto, quizás haya que adecuar la terminología a las normas constitucionales. No solo digo esto por la competencia, sino para mantener el ordenamiento jurídico; la primera norma es la Constitución, después vienen las leyes -acá hay una norma específica, la "Ley de Emergencia" de la enseñanza- y después una norma de carácter nacional y general, que será la que regule la URET.

A su vez, creo que la expresión "dar cuenta a la Asamblea General" no correspondería

Estas son normas de carácter general y se supone que no solo son una línea de acuerdos, sino principios básicos, coordenadas, valores generales para poder transitar; no tienen connotación ideológica, por lo cual, en lo sustancial, no habría objeción. Sin embargo, a criterio de quien habla, si es que se sigue apoyando la autonomía de la enseñanza, hay que mantener la misma línea de independencia y no crear un flanco con una ley que, por un lado, permitiría la participación de un Consejo desconcentrado que dependería directamente del Poder Ejecutivo. Obviamente, si algún día la ANEP pasa a depender del Ministerio de Educación y Cultura o pasa a ser un Consejo desconcentrado, esto caerá por su peso.

Con respecto a las escuelas de conductores, creo que no se hace referencia a la ANEP, y en cuanto a los docentes, cuando se mencionan cuáles serán las condiciones mínimas que deberán cumplir, debo entender que eso no remite a los docentes originarios de cada organismo.

En relación con el artículo que refiere a las Intendencias Municipales y a las zonas urbanas, debo decir que las zonas urbanas están reguladas por los Gobiernos Departamentales y no por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por otro lado, hago entrega a la Comisión de las fotocopias mencionadas al principio de mi intervención.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, resumiendo, aquí se ha hecho énfasis en el respeto a las normativas constitucionales y a poder ordenarnos correctamente, lo cual no quita que haya una disposición para que en este tipo de aspectos, en un ámbito de coordinación y de reubicación de las normas, obtengamos apoyo.

SEÑORA SUÁREZ.- Eso es así, claramente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este es un proyecto que ha sido enviado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el que hemos trabajado desde diversos ámbitos; quizás en la parte normativa aún no ingresamos a afinar la puntería y tal vez tendríamos que haber llamado a los integrantes de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración para que nos ubicara. Seguramente, este aspecto iba a saltar en cualquier momento y creo que es bueno que la doctora Suárez ahora nos esté expresando dicha situación.

Desde el punto de vista de los contenidos, a mi juicio, lo más importante es que estemos de acuerdo con que se pueda compartir con ANEP la importancia que tiene la educación en la seguridad vial con relación al funcionamiento del Estado.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- De acuerdo con lo que interpreto de la exposición de la doctora Suárez, creo que habría que buscar una nueva redacción para estos dos artículos de forma tal que, como aquí se ha dicho, no se lesione la autonomía de la ANEP.

En tal sentido, creo que la voluntad del organismo es la de colaborar en el desarrollo de la educación vial pero, reitero, hay que buscar una nueva redacción para estos artículos a efectos de no lesionar lo que establece la Constitución.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Obviamente, no vamos a discutir la parte legal. Creo que la intención con respecto a este tema es que no quede como un impulso de campaña, que comienza un día y luego desaparece, y más si tenemos en cuenta el avance de toda la problemática que generan los accidentes en los que, lamentablemente, por imprudencia, desconocimiento o diversas causas, nuestros niños son partícipes. Esto lo vemos en todos los rincones del país -yo soy maestro-, y son hechos que después lamentamos.

La idea es que esto sea incorporado a las tareas que los maestros tienen que desarrollar -me refiero a los docentes no solo de Primaria sino a los de los demás organismos de enseñanza-, que haya una acción nacional, compartida por todos, y que este proyecto no quede como una aspiración de las Intendencias de cada departamento, que siempre están coordinando este tema. En el caso de Montevideo se trabaja permanentemente en esto, y en mi departamento, en Rivera, hay también un Departamento de Tránsito que trabaja con Primaria. De todas formas, sería bueno que esa tarea quedara establecida.

Hemos recogido la opinión de técnicos uruguayos muy valiosos, que son asesores a nivel internacional, quienes nos han mostrado la importancia de este tema, es decir, cuántas cosas se pueden evitar con la prevención, teniendo en cuenta todos los elementos que obran en poder de la sociedad. Por ejemplo, cito el caso de una simple reglita que el niño puede llevar a la escuela y, a la salida, al golpear su muñeca, queda fosforescente. Esto, entre otras cosas más, tendría que estar reglamentado, no solo a través del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas sino del aporte de los propios organismos del Estado.

Concretamente, la idea es que este trabajo se realice en todas las escuelas del país, instituciones de Secundaria, de enseñanza media, a fin de colaborar con el tema. Es decir, que haya una conciencia clara no solamente de los niños sino de los propios conductores -padres, abuelos, hermanos- en cuanto a la responsabilidad que se tiene a la hora de manejar un vehículo.

Seguramente, se encontrará un camino para definir la redacción del proyecto. Lo importante es que este tema se estudie en la escuela y que se trabaje intensamente en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con las Intendencias Municipales. Creo que esto nos hará muy bien a todos.

Este tema no debe ser motivo de un impulso, como a veces vemos en televisión o escuchamos en la radio, que dura quince días y luego desaparece. Reitero: la idea es que este tema sea incorporado al trabajo permanente en la salida de las escuelas, enseñando al niño dónde debe cruzar. Los maestros, sin lugar a dudas, van a jugar un papel importantísimo y ésta será una tarea más a desarrollar.

SEÑOR COSTA.- Complementando lo que dijo el señor Diputado, -lo he visto y, además, me comprenden las generales de la ley porque mi señora es maestra en una escuela rural y tengo mucho contacto con maestros y centros de enseñanza- creo que dentro de los planes de Primaria existe un programa para la enseñanza de la educación vial a los niños. Inclusive, muchos maestros lo amplían invitando a los propios padres y familiares a reuniones que tienen que ver con el tránsito, para que se informen del tema, sobre todo del comportamiento de los niños, de los jóvenes y de la gente de las ciudades del interior, donde es menos frecuente que se observe este tipo de práctica. Además, este trabajo a veces se complementa con el de la Cruz Roja. En algunos lugares, sobre todo en Melo, se puede ver que los niños, en coordinación con la Cruz Roja, colaboran con la circulación de vehículos y personas a la salida y entrada de las escuelas.

Entonces, si bien el tema está en los programas de Primaria, lo que he podido percibir y lo que los maestros normalmente nos manifiestan es que hay poca literatura al respecto. A veces llega algún afiche, pero no hay una literatura acorde para los niños, un librillo con fotos para que ellos puedan llevar a la casa. Como se sabe, no todos los padres pueden concurrir a la escuela en horas escolares para participar de las reuniones, por lo que sería interesante que para la ampliación del proyecto que se está armando, se tuviera en cuenta incentivar con un mayor volumen de literatura apropiada a este tipo de normas.

SEÑORA SUÁREZ.- El espíritu que creo ver en esta Comisión es que se establezca en la currícula tanto de Primaria como de Secundaria, la incorporación formal del análisis, estudio e integración de las normas de tránsito. Evidentemente, en Primaria está mucho más incorporado o considerado que a nivel de Secundaria. En caso de incorporarse en el nivel secundario, debería ser en el primer ciclo, que es abarcativo y obligatorio constitucionalmente.

Por otro lado, en el nivel terciario se ubicaría la formación docente; sería la etapa de formar a los formadores. Considerando otras partes de las normas que rigen, como ANEP termina integrando Comisiones -por ejemplo, para las habilitaciones a nivel de las universidades privadas se integra con la Universidad de la República, la UDELAR y con el Ministerio de Educación y Cultura-, está la posibilidad de establecer una Comisión con el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. A partir de ahí ANEP podrá aprobar los planes y programas y hasta hacer cursillos para los propios docentes. Esto, mientras no se integre directamente a la currícula terciaria de formadores, se podrá considerar.

La gama de posibilidades es rica; los recursos son escasos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La acotación que hace la doctora me parece muy importante. Precisamente, me quería referir a eso; inclusive, el Diputado Schiappapietra habló de las posibilidades que tenemos con la aspiración en este proyecto de ley de la incorporación de ANEP en todo esto. La aspiración queda netamente definida después de la exposición de la doctora, pero es importante aclarar cuáles van a ser los pasos que vamos a dar. Me refiero a buscar una coordinación y tomar en cuenta a los formadores, cuestión que no está precisada en el proyecto, pero que es necesaria para completar el ciclo.

Quiere decir que no solamente vamos a tener que hacer una nueva redacción sino establecer una vinculación que nos permita sentarnos con la ANEP en busca de una coordinación, para ver hasta qué punto podemos incluir el tema. Esta será una de las tareas que tendremos por delante. Cuando nos llegue el proyecto del Ministerio y tengamos una evaluación general, tal vez sean ellos los que tomen las iniciativas. Indudablemente, nosotros volveremos a analizar el tema cuando venga como proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Esto lo vamos a remitir conjuntamente con todo lo que hemos avanzado en cuanto al proyecto.

Me parece muy importante todo lo que la doctora nos informó.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- ¿La Comisión podría pedir al organismo que la doctora representa un borrador sobre cuál sería la redacción que a su parecer deberían tener los dos artículos, a efectos de no lesionar la autonomía que se mencionó?

SEÑORA SUÁREZ.- Sí, cómo no. ¿Para qué fecha?

SEÑOR FERNÁNDEZ.- El compromiso asumido en la reunión que mantuvimos con el señor Ministro fue que para mayo este tema tendría que transformarse en proyecto de ley para ser considerado por el Parlamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nosotros queremos que participe la educación en la seguridad vial, vamos a tener que hacer los deberes por el lado que corresponda, y el tiempo va a transcurrir de acuerdo con las necesidades. Hoy queda claro que esto es una cuestión importante y que tenemos que tratarla.

En cuanto al texto, quizás ustedes puedan enviarnos uno, pero me da la impresión de que no alcanzaría con uno, y que el Ministerio o el Parlamento va a tener que encontrar un ámbito bipartito para conversar con la ANEP.

SEÑORA SUÁREZ.- Entonces, se trataría de la reformulación del texto y a partir de ahí la proyección de una Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Exacto. Sería bueno contar con un apéndice que refiriera a la ubicación constitucional y a la autonomía.

Agradecemos la presencia y los aportes recibidos.

(Se retira de Sala la Asesora Letrada del CODICEN, señora Suárez)

(Ingresa a Sala el señor Nelson Irazoqui, Coordinador del Registro Único de Conductores del Congreso de Intendentes)

——Damos la bienvenida al señor Nelson Irazoqui, Coordinador del Registro Único de Conductores del Congreso de Intendentes. Estamos recopilando opiniones con la finalidad de generar un proyecto de ley que tenga que ver con la seguridad en el tránsito y con medidas nacionales.

Ya hemos estado en contacto con ustedes y esta sería una vuelta de tuerca final. El proyecto enviado por el Ministerio ha sido enriquecido y cambiado; sus representantes también van a volver para evaluar los avances que hemos hecho y cuando el proyecto sea enviado va a merecer otro nivel de discusión.

SEÑOR IRAZOQUI.- Agradecemos la invitación referida al Congreso de Intendentes a través de nuestro Presidente. Me va a acompañar el escribano Hermán Vergara, Intendente Municipal de Lavalleja, quien está un poco demorado.

Voy a hacer una lectura rápida de un documento que trajimos y que entregaré para que sirva de apoyo a la versión taquigráfica.

Dice lo siguiente: "El Sr. Presidente del Congreso de Intendentes, agradece la deferencia por la invitación a todos los integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, y precisa que ha delegado en el Sr. Intendente de Lavalleja Esc. Herman Vergara y en el Sr. Nelson Irazoqui a los efectos de brindarles las opiniones correspondientes sobre lo actuado en dicha temática (normas de tránsito y en el tema tránsito en general) hasta la fecha, y en lo relativo a la parte institucional que hoy nos convoca". Si mal no recuerdo, esto estará dirigido a la parte institucional.

Continúa: "Deseamos aclarar que el Congreso de Directores de Tránsito, conformado por las 19 Direcciones de Tránsito de nuestro país, si bien ha demostrado constancia en el intercambio de opiniones por sus reuniones periódicas desde hace más de 10 años, se integra y se debe, conforme al organigrama de cada Intendencia, por nominación del Ejecutivo Comunal en cada quinquenio de gobierno, recayendo la ocupación de sus cargos, por su perfil político, por el decurso de la carrera administrativa, o por idoneidad en la materia.- Los mismos presentaron a la Mesa del Congreso, en reunión de fecha 24/03/2006, la necesidad de impulsar el tratamiento y posterior aprobación de la Ley Nacional de Tránsito.- Nadie duda de la necesidad de poder contar con una Ley que regule el Tránsito de nuestro país. Pero, es loable informar que se ha trabajado, intentando normalizar las carencias de coordinación y seguimiento sobre el Tránsito en general, que no es poca cosa, en respeto al esfuerzo que sobre el tema se ha dispuesto, que en casi todos los casos ha sido honorariamente por las partes preocupadas en el tema.- En la intervención de la modificación de la Ley Nº 16.585, presentábamos como sugerencia que pasara la misma a la órbita del Estado (como política), y más allá de su nombre, desde su primer estudio lo denominábamos como Consejo Nacional de Tránsito con una integración que se indicaba en el art. 1 (modificación de la Ley Nº 16.585) pretendiendo se considerara tener un representante de la CONATRAN, como integrante asesor, porque la eficacia y la eficiencia van de la mano, si se compromete como POLÍTICA DE ESTADO, amén de los recursos que nunca fueron concebidos en el PRESUPUESTO QUINQUENAL.- El Registro Único de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones, debe ser administrado y gestionado por el CONGRESO DE INTENDENTES, el que deberá operar interconectado con todos los Organismos que le requieran información del contenido de sus bases, cuidando las responsabilidades administrativas y penales que de la gestión le caben a los Intendentes Municipales, ya que en virtud de la incidencia y de la redacción final que dicho anteproyecto pueda tener, pueden quedar comprometidas las 'autonomías' municipales, en las áreas de administración o de hacienda, conforme a lo enunciado en la Ley Nº 9.515 Ley Orgánica del Gobierno y Administración de los Departamentos.- Hemos trabajado en: Atendiendo a que el proceso de ingreso en nuestro URUGUAY tanto para conductores como para los vehículos le corresponde 'hoy por hoy' a las Intendencias Municipales, por lo que se sugiere que sea el CONGRESO DE INTENDENTES el responsable último de transferir o de dejar libre la consulta de sus registros. En referencia a: Reglamento Nacional de Circulación Vial, el 14/05/99 fue aprobado en un todo en sesión de la fecha, por el CONGRESO DE INTENDENTES, permitiendo paulatinamente la adecuación de cada Ordenanza Municipal de Transito al R.N.C.V. Se reitera su aprobación por el Congreso de Intendentes en sesión de la fecha el 02/12/04,- Documento de Identificación Vehicular, armonizada con el Título III Vehículos Capítulo V Del Registro Nacional de Vehículos, del RNCV el contenido del anverso y reverso esta a la fecha, en estudio, en el Congreso de Intendentes".

Con respecto a la "Chapa matrícula única a lo establecido en el Grupo IV de trabajo ad-hoc del MERCOSUR Registro de Conductores y Vehículos, (Diseño dimensiones y contenido: URUGUAY: 3 Letras y 4 Números con la palabra URUGUAY), aprobado el 12/08/99 item III de la 41a. reunión el Congreso de Intendentes la Unificación de placas matrículas a nivel nacional, considerando su implementación a medida que cada Intendencia disponga cambios de placa conforme a su presupuesto municipal.- Inspección Vehicular, el 22/03/94 el Congreso de Intendentes por: Resolución No.11 resolvió Unificar la Inspección Vehicular para mantener la historia vehicular.- Licencia Nacional de Conducir, en sesión del 02/12/2004, se invitó y fue aprobado el estándar propuesto o modelo único, a todas las Intendencias, a adecuarse al mismo.- Contravenciones" -o lo que llamamos infracciones- "se cuenta con un estándar propuesto y aprobado por el Congreso de Intendentes en sesión del 02/12/2004.- Modelo único de la boleta de contravención. Infractores, se cuenta para iniciar la implementación del RUCVII con los conductores inhabilitados una vez estén todas las Intendencias conectadas a la red.- Estamos trabajando en el Congreso de Intendentes en la implementación e implantación de la Red Informática, que cumplida la etapa de la Transferencia Tecnológica de parte del Proveedor de la Licitación No.1/2001, se liberará su administración, a más tardar junio/2006. En la confección de una Página WEB del Congreso de Intendentes C.I.: www.ci.gub.uy.- En la implementación e implantación del RUCVII, que a partir del 31/08/05 se dio por finalizada una gira de control e instalación de la configuración de la red, que nos permitirá el tratamiento de las bases de datos, acorde al cumplimiento de la Licitación No.1/2001, conforme a Pliego.- En el tema de conductores, se debe vincular con el Ministerio

del Interior/ Dirección Nacional de Identificación Civil: CEDULA DE IDENTIDAD, que nuevamente hemos reincidido en destrabar su impedimento.- En el tema de vehículos, se debe vincular con Ministerio de Industria y Energía, en la "Armonización de los productos" ya que la codificación y tipificación del producto se pierde al ingresar a nuestro país; con el Ministerio de Economía y Finanzas/ Dirección General Impositiva y con la Dirección Nacional de Aduanas en el Documento Único de Aduanas (DUA) con el cometido de que se permita la incorporación de No. PADRON NACIONAL que identificará al vehículo en toda su vida útil, Ministerio de Educación y Cultura/ Dirección General de Registros a 'todo Bien Mueble empadronable'. En referencia a la Ley Nº 16.871, hemos coincidido en ampliar el registro a todo 'bien mueble empadronable', que lo llevará desde su nacimiento hasta su fin, de manera única e independiente del Padrón Departamental y de la Chapa Matrícula en los empadronamientos o reempadronamientos correspondientes, que una vez implementado éste sustituirá al padrón departamental.- Nuevamente hemos reincidido en destrabar su impedimento, con el Director Nacional de Aduanas, vinculándonos a través del sector informático, con la red del Congreso de Intendentes y con sus respectivas Intendencias.- En referencia a los Exámenes Médico Psicofísicos, para la habilitación/es para conducir, está en proceso de estudio por una Comisión de Trabajo integrada por los delegados de la Unidades de Salud un proyecto de reglamento médico psicofísico para la expedición de Certificados para Conductores para todas las Intendencias.- Sugerimos tener en cuenta en aras de no perder la coordinación correspondiente en cualquier proyecto de Ley.- Adecuación al Reglamento Nacional de Circulación Vial" -o tenerlo presente- "Armonizarlo, con el comportamiento de un conductor, con una licencia habilitante en el momento de la infracción/es.-" -y aquí hacemos una puntuación- "Permitir el retiro de la documentación.- Armonizar las sanciones, con lo establecido en el RNCV Título X Capítulo XXVII de la aplicación de las sanciones.- Mantener en un todo y en todas las normativas el glosario de términos definidos, luego de la armonización correspondiente internacionalmente (llamando siempre a cada cosa, con un mismo nombre: p.ej. libreta de empadronamiento o de propiedad, libreta de conducir o de conductor) definiendo cédula o documento de identificación vehicular, licencia de conductor, etc.).- Normalizar la emisión del Manual del Conductor.- Con sumo respeto, observamos que hay varias normativas que concluyen en dicho anteproyecto, por lo que: ¿es importante conocer de qué fuentes han surgido?", y doy de nuevo las referencias: en la página 11 indica el numeral 43; en la página 14 la palabra "código", y en la página 21 el artículo 33.

Con respecto al texto del anteproyecto de ley marco en materia de Tránsito y Seguridad Vial, establecemos algunas prioridades.

En el artículo 1º se menciona el órgano técnico asesor. Tenemos algunas discrepancias en virtud de cómo se ingresa el vehículo o el conductor a nuestro país y aquí es abierto a integrantes de la CONATRAN, a integrantes del Congreso. No importa; sí me parece que el órgano técnico debería tener -no pensemos en los costos sino honorariamente- integrantes de la CONATRAN; pueden ser del Congreso siempre que sea alguien que tenga el conocimiento idóneo sobre todos los temas afines al ingreso vehicular o al del conductor, en virtud de que en nuestro país, después del DUA, todo vehículo entre a Intendencia y exista vinculación con los distintos organismos.

Dentro del RUCVII ponemos la tónica de que sea administrado y gestionado por el Congreso de Intendentes, en virtud de las responsabilidades. Insistimos en que sea este por aquello que a veces hablamos de enfocar los recursos. Se está terminando una licitación, y no vamos a criticar la demora, porque esto es funcionamiento país: Me refiero a la licitación Nº 1/2001; recién están intervenidos todos los equipos en las Intendencias, pero ahora tenemos 600.000 conductores en línea de un total de 1:200.000. Para que no se pierda todo ese trabajo la administración y la gestión deberían estar a cargo del Congreso. Esto no quiere decir que no se "cliquee". Hoy, como estamos educados en la informática, cualquier organismo puede "cliquear" una vez que la base de datos esté en funcionamiento. De esa forma, respetaríamos no solo las autonomías sino la responsabilidad que cabe al órgano máximo ejecutivo comunal en cada Intendencia, ya sea por la expedición de las licencias o por los documentos de identificación vehicular. No he querido abundar respecto al dato que debería tener tanto la licencia como el documento de identificación, en virtud de que eso surgió de una reunión del Grupo IV del MERCOSUR. Sin esos datos básicos, deberíamos reconformar lo indicado en esa reunión.

Estamos haciendo un esfuerzo para que la licencia nacional de conductor -respetando las autonomías- tenga los datos básicos, o sea lo que figure como salida. Si hoy o mañana estuviésemos en disposición de entrar en la base de datos, cualquier persona podría consultarla. De todos modos, esos serían los datos establecidos y la mayor información quedaría en las Intendencias; los registros de las Comunas tienen distintos conceptos.

Dentro de los datos estadísticos, en el artículo 2º, nosotros lo vincularíamos con los Ministerios de Salud Pública y del Interior -como dicen ustedes-, aunque los llevaría también al Ministerio de Educación y Cultura y a la Dirección General de Registros. Digo esto porque en nuestro país, después de que nacemos, no morimos. Creo que en la partida de defunción debería figurar la cédula y la credencial para dar la baja correspondiente en la Dirección General de Registros y en la Dirección Nacional de Identificación Civil del Ministerio del Interior. De lo contrario, el Registro Único de Conductores va a crecer como lo hizo el Documento de Identificación Vehicular; después de que nacemos, generamos a los cinco años, luego a los diez años, hasta que después de los sesenta caduca; no renovamos más. De todos modos, una vez fallecidos, no figura en ninguna partida la cédula ni la credencial. Esta es una sugerencia por si queremos un país organizado a nivel macro. Esto tiene como consecuencia que la Dirección Nacional de Identificación Civil registre más habitantes de los que hay en el país.

Con respecto al Registro Nacional de Accidentes, lo vincularía con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque hoy se está llevando una estadística muy importante, más allá de que el programa se encuentre cerrado. La Dirección Nacional de Vialidad indica, en un cuadro muy importante y de acuerdo con las rutas nacionales, la tipología de los accidentes. Cualquiera de nosotros, mirando los accidentes en curva, de atrás y demás, podría saber, antes de entrar en cada departamento -hice un trabajo al respecto-, a qué atenerse cuando se encuentra con determinadas rutas, circunvalaciones, repechos, etcétera. Esto es de mucha utilidad y no lo hemos aprovechado.

El vehículo, una vez que entra por la aduana, comienza con todo un proceso y se define el DUA, que es la partida de nacimiento. Al respecto, hemos tenido reuniones con el Director Nacional de Aduanas. Pretendemos que la Aduana, en forma obligatoria, coloque un número, y hemos tenido contactos con la Dirección General de Registros, con el Congreso de Intendentes y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a la Ley Nº 16.585. Obviamente, la Aduana determinará si se trata de un código numérico o alfanumérico. A su vez, ese número debería armonizarse con la cadena de productos a los que internacionalmente hace referencia porque sucede que en Uruguay desaparece ese código. La Aduana debería armonizar el nacimiento de ese producto y canalizarlo para que pudiera recorrer nuestro país.

(Ingresa a Sala el escribano Hermán Vergara)

——A través de un padrón nacional podría darse un número único para referenciar al vehículo. Como ustedes saben, cada Intendencia tiene un padrón departamental y una chapa matrícula que lo casa. Pretendemos que ese padrón nacional sea el que dé nacimiento al vehículo. Más allá de las transferencias o reempadronamientos, debe haber un seguimiento hasta la muerte del vehículo. Actualmente tenemos problemas con el Banco de Seguros y con las aseguradoras respecto a en qué momento debe darse la baja vehicular.

Con respecto al Ministerio de Industria, Energía y Minería y la DGI, la experiencia indica que ese producto que está casado con el nacimiento del DUA, tiene una tipología. Cuando usted pide una moto, el importador sabe de qué se trata. Esa moto, cuando llega al Uruguay, no sigue esa secuencia de codificación y, por experiencia, puede pensarse que no se abone lo correspondiente en la parte impositiva; digo esto porque algunos entran estándar o "full", o entran estándar y salen "full". Habría que prever la armonización de productos y la tipología correspondiente. Yo mencionaba esto en el artículo 13; ustedes deberían dar una tónica de responsabilidad a los vehículos y a los conductores. Habría que respetar el DUA y armonizarlos con la Dirección General de Registros, y los productos con la DGI.

Una de nuestras preocupaciones era qué pasaba con los "kits" de vehículos. No debe salir ningún producto de la Aduana -armado o no- sin la codificación correspondiente, que debería ser el padrón nacional o, como dicen los escribanos, padrón registral.

Insistimos en un manual de conductor único y en el empadronamiento y la transferencia por título. De nada sirve la armonización si no exigimos esto. De la Aduana salen dos formularios: uno para las Intendencias y otro para la Dirección General de Registros. Si estamos pensando en el título, el casamiento da un cierre lógico de un país organizado; hoy esto no existe. Sabemos que la ley no contempla la transferencia ni la totalidad de los vehículos.

Hablé del documento de identificación vehicular único -creo que lo vamos a tener-, de la inspección vehicular obligatoria, aunque eso tiene sus reparos en las Intendencias del interior, del uso obligatorio de las luces cortas en las rutas nacionales y del seguro de responsabilidad frente a terceros por obligación del MERCOSUR. En el área de conductores, hice referencia a la licencia nacional de conductor única, el uso del cinturón de seguridad y del casco.

En el área de infractores e infracciones, debería haber un formulario de boleta de infracción única. Al respecto, vamos a trabajar con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque las tres entidades que hoy pueden levantar una infracción son las Intendencias Municipales, dicho Ministerio y la Policía de Tránsito. Empezamos por nuestra casa tratando de tener una boleta de infracción única en comunicación con Policía Caminera. Con modestia, podríamos dejar como incidencia en nuestras autonomías el hecho de normalizar el articulado y el importe de las infracciones. Si en un futuro pensamos en el casamiento de las infracciones, una falta equis debería tener el mismo costo en todo el país. En el respeto de esas autonomías, las ordenanzas municipales pueden referirse a un importe, hecho que interviene en el presupuesto y que hay que tener en cuenta en la ampliación presupuestal para el quinquenio.

El retiro de la documentación -cuestión muy trillada ya en el quinquenio anterior- debe hacerse cuando se comete una infracción. Si no se trata de retirar la documentación -yo he estado de los dos lados del mostrador-, no se llega a una ley sana. El retiro de la documentación ante una infracción es necesario. Esto puede dar lugar a debates -soy consciente de que si me toca, me molesta-, pero me parece que no hay otra alternativa. La persona que comete una infracción, lo sabe. Hay un gran porcentaje de gente bien que la comete; no se olviden de que debemos regular el comportamiento humano del 90% de la gente. Muchos se van a molestar, pero me parece que esta es la forma de dar un frente de vigilancia y de control a la situación.

Voy a dar un ejemplo. Yo recién vine en taxi. El taxista venía hablando por el celular en la circunvalación del Palacio. Yo nací en La Aguada; ustedes que vienen todos los días, saben que un conductor profesional no se debe descuidar en la circunvalación. En ese caso, habría que pararle el auto y retirarle el celular. Sé que es un ciudadano al que se le debe tener respeto, pero hizo la curva hablando por el celular. No digo que haya que retirarle el vehículo, pero sí debería retenérsele la documentación, lo que merecerá la sanción correspondiente. Y si bien no se debe exagerar, a esto se le debe poner un coto importante.

Esta última parte de mi exposición no está expresada en el texto, por lo que dejo un disquete como apoyo. Pido nuevamente la atención a nuestro Presidente, que se disculpó, y la atención a nuestros diecinueve Directores de Tránsito, con quienes ya hemos mantenido algunas reuniones. Como dije, el CODITRÁN está conformado por un núcleo de diecinueve Directores de Tránsito; a veces es estándar y a veces no, por razones políticas y demás. Hemos volcado en todo esto lo que ya hace años venimos trabajando.

SEÑOR VERGARA.- Pido disculpas por haber llegado tarde. La verdad es que la entrada a Montevideo se hace difícil; se van a tener que buscar alternativas.

Sin perjuicio de compartir con el señor Irazoqui los conceptos vertidos -que hemos venido conversando en la previa-, creo que para el país es muy importante que se sancione una ley de tránsito que regule aspectos que, lamentablemente, en el correr del tiempo se han ido desarrollando de una manera totalmente inorgánica, a impulsos puntuales, lo que no es lo más deseable.

Quiero contarles la experiencia de nuestra Intendencia, que quizás sea un poco diferente a la del resto. Hace unos años atrás, nosotros suscribimos un convenio con el Ministerio de Educación y Cultura -organismo del que depende la Dirección General de Registros-, ya que por nuestra condición de escribanos le asignamos una gran importancia al hecho de que para reempadronar o empadronar la persona tenga que tener el título, que es lo que da la certeza jurídica que vincula al objeto con el sujeto. Nosotros no hacemos operaciones si la persona no viene con el original del título o con fotocopia certificada, de la cual nos quedamos con una copia.

Desde hace unos años, hemos dado otro paso. En ese convenio pusimos gente del Municipio dentro del Registro y fuimos migrando los datos de los vehículos, a los efectos de tener todo dentro de un sistema computarizado. Ese trabajo lo hizo el Municipio y como también lo va a utilizar el propio Registro para la información que concede a los ciudadanos, tiene que ser auditado por la Dirección General. Ese es un proceso un poco engorroso, porque lleva tiempo, pero a esta altura tenemos la información, en lo que hace a nuestro departamento, de todos los titulares de los vehículos. Tenemos la certeza jurídica de quién figura

como propietario en el Registro, tal como indica el sistema jurídico uruguayo. A través de un convenio con El Correo, hemos podido llegar con la factura prepaga a cada uno de los domicilios de los contribuyentes. Eso nos ha permitido ser más prolijos, porque cuando a la gente le llegaba la noticia de la deuda decía: "Yo hace diez años que vendí el vehículo". Bueno, "Entonces tienes que venir a declarar a quién se lo vendiste o en qué automotora lo dejaste", y así hicimos el seguimiento. Hoy tenemos un padrón de vehículos bastante ordenado, además de que mejoró notablemente el aspecto tributario. El índice de morosidad, fruto de la crisis que ha vivido el país y que aún vive, se disparó a cifras enormes, y llegó a superar el 50%. Eso nos ha permitido generar una situación diferente para el Municipio.

A su vez, no solo se trata de un aspecto de carácter tributario, sino que no parece lógico que un bien que circula permanentemente en el territorio nacional, inclusive fuera de fronteras, esté siendo -mediante compromisos, recibos o documentos que no tienen mucho de legalidad- manejado por personas que no son las titulares. Yo he tenido clientes en situaciones muy riesgosas y preocupantes porque, lógicamente, el que sufre el accidente luego inicia las acciones judiciales correspondientes y estas afectan al que figura como titular en el Registro. Y así debe ser. Entonces, en ese momento se desayunan que cuando realizaron la venta del vehículo, debieron exigir a la automotora o a quien lo adquirió que realizara la documentación tal cual marca la ley.

Creo que necesariamente tenemos que recorrer este camino porque también esto contribuye al empadronamiento de oficio; aclaro que nosotros todavía no estamos en esa etapa, pero estamos al borde de iniciarla. Una vez que el Registro, más o menos cada diez días, nos comunique el cambio de titular, nosotros vamos a operar en forma automática, de tal modo que cuando el ciudadano, el nuevo titular de ese vehículo, venga a abonar la patente correspondiente, también tenga que abonar la transferencia correspondiente.

Creo que este es un elemento muy importante. Sabemos que es engorroso, pero si queremos tener una ley en serio y un país en serio hay que recorrer este camino. En ese sentido, a los uruguayos nos han caracterizado nuestras chacras. Si acá hay un organismo -la Dirección General de Registros- que da certeza jurídica al vínculo de las personas con los objetos muebles o inmuebles, tiene que ser ese el camino porque no tenemos otro en el país. Sabemos que esto demora, pero si no abrazamos la situación, va a demorar más aún. Este es un aspecto que necesariamente tendremos que contemplar.

En general, hay aspectos que nos gustaría señalar. Sin perjuicio de que trasladaremos al Congreso Nacional de Intendentes la problemática de la ley y la marcha del estudio del proyecto, creemos que debe mantenerse la CONATRAN, Comisión que tiene que ver con el asesoramiento. A su vez, en lo que tiene que ver con el RUCVII, consideramos que la administración y la gestión deben estar en manos del Congreso Nacional de Intendentes. ¿Por qué? No es por un capricho -nosotros también tenemos nuestros defectos y nuestras chacritas-, pero hay algo que comenzamos en el período pasado y que ahora vamos haciendo nuestro. Se hizo una licitación a través del BID; los "fierros", los aparatos, ya están instalados en las Intendencias Municipales y vamos a operar en red. Lamentablemente, tenemos muchas dificultades propias del sistema. Muchas veces algún ciudadano comete una infracción de tránsito, se le retira la documentación y se le sanciona con la imposibilidad de seguir manejando pero, lamentablemente, a pesar de que mediante oficio se libra la información a las Jefaturas de Policías, al Ministerio del Interior y al Congreso Nacional de Intendentes, a los pocos días consigue la libreta en otro departamento. Entonces, a través de este sistema, que ya está funcionando, creemos que debemos tener la posibilidad de administrar y de gestionar este tema. Ya iniciamos ese proceso hace mucho tiempo atrás. Sabemos que en este país las cosas son lentas, pero ya dimos un paso muy importante y creemos que es el correcto. En la medida en que nosotros uniformicemos esta información, vamos a poder operar de una manera totalmente diferente.

En lo que tiene que ver con la Aduana, creemos que este organismo es muy importante, porque todo pasa por allí. Desde allí -que es el pie del sistema- el vehículo debe salir con un número que luego se debe mantener hasta que por algún motivo -porque se destruyó o porque perdió la vigencia a través de los años- se le pueda dar de baja. Y hay que acordar cómo y cuándo se le da de baja porque también nos sucede que cuando notificamos a la persona que figura en el Registro como propietario muchas veces nos dice: "Mirá que lo tiene el chatarrero Fulano". Luego mandamos el Inspector hasta allí y corroboramos que efectivamente está. Entonces, no nos pueden pasar estas cosas, porque estamos haciendo un bolsón de información que ya perdió vigencia. Tenemos que encontrar alternativas en ese sentido.

Compartimos el tema de que para otorgar una libreta de conducir tiene que haber uniformidad en todo el país, y debe cumplirse. En este momento, esto no se está realizando así; algunas se otorgan porque la persona todavía puede conducir, pero muchas veces advertimos que, por su patología, por problemas de visión, de diabetes, por problemas en el corazón o por quien sabe cuántas cosas, no podría tener una libreta de conducir. En eso debemos ser muy estrictos, porque le va la vida a ese ciudadano y, sobre todo, a los demás.

En este aspecto tenemos que poner muchísimo énfasis, porque vemos que no se ha podido solucionar ciento por ciento. Si bien ha habido avances importantes, hay que encontrarle una solución a esta situación.

SEÑOR IRAZOQUI.- Siempre estamos preocupados por la parte económica pero, como dijo el Intendente, el tener identificado al usuario es sumamente importante. Muchas Intendencias tienen que pagar varias veces el costo de enviar los sobres a través del correo cuando en realidad el destinatario no existe. Calculo que en este país hay cuatro, cinco o más personas que han circulado en un mismo vehículo sin haber hecho la transferencia. Ese es un costo oculto que se paga.

En otro orden de cosas, quiero destacar que son las Intendencias las que registran por primera vez a determinado conductor o son las que, luego de la Aduana, registran los vehículos. No diría eso si estuviera en el MERCOSUR, pues todo entra a través de la Dirección General de Registros.

La segunda instancia -que es lo que dice el señor Intendente- tiene que ver con lo siguiente. Por ejemplo, si fuéramos contadores tendríamos que hacer el cierre contable. La Dirección General de Registros y las Intendencias, por sus títulos, están certificando a la persona real, al usuario pero, por otro lado, en el Congreso Nacional de Intendentes, según una exigencia del BID, vamos a hacer un Registro de Contribuyentes Municipales. Aceptamos una cosa, pero en el Registro de Contribuyentes Municipales vamos a tener un vehículo de una persona que no existe. ¡Ese no es mi país! Hay que intentar que se establezca quién es el titular de ese vehículo y en qué empresa figura. Esto cerraría, supuestamente, con lo que está haciendo la Intendencia de Lavalleja, pero no olvidemos que hay dieciocho Intendencias más.

Separándome un poco de la chacra del señor Intendente, porque hay otras Intendencias que tienen otra realidad, creo que hay temas que se deben arreglar desde adentro del Congreso Nacional de Intendentes, pues hay cosas que se arreglan en forma mancomunada, que van y vienen. La comunicación sería un nexo muy importante, y por eso pensaba que la CONATRAN era importante; de lo contrario, también podría serlo algún representante del Congreso Nacional de Intendentes.

A su vez, la administración, el gerenciamiento o la gestión es del Congreso, porque detrás hay responsabilidades que deberían estar saneadas cuando esto salga a la luz; entonces, olvidémonos de las chacras. Yo no admitiría meterme en la Dirección Nacional de Identificación Civil para buscar un prontuario -sería algo ilógico- si puedo acceder al documento, pero cuando estamos en una interna, tenemos que saber cuántas inhabilitaciones tuvo una persona porque actualmente, a través de la ley, se le podría decir: "Usted ya tuvo tres sanciones, y le corresponderán dos años o se le retirará la licencia de conducir o tendrá que hacer un curso o se le quitarán puntos". En definitiva, esto ahora no interesa porque se verá cuando se den otros pasos.

Dejo esta nota a la Comisión, más allá de que existe versión taquigráfica; se trata de una nota corrida y para nada pretendemos invadir el área de competencia del legislador. Simplemente, son comentarios que sería interesante que se tuvieran en cuenta porque, después, si esto saliera, el problema lo tendríamos nosotros para tratar de hacer cumplir una normativa que no digo que no haya sido analizada, pero que es de difícil aplicación. Por ejemplo, en eso de "no retirar la documentación", puedo decir que hace cinco años tuvimos cinco reuniones de Directores de Tránsito en las que se quejaban de que -lo digo entre comillas- "les tomaban el pelo", pues a los infractores no se les podía retirar la documentación ni pagaban las multas. Entonces, no puede ser todo tan laxo; si hay una ley, hay que cumplirla.

SEÑOR VERGARA.- Nosotros hemos tenido que contratar el Servicio 222 para acompañar a los inspectores de tránsito -esto también ocurre en otras Intendencias-, porque debemos reconocer que se falta el respeto a las reglas que, a quienes tenemos un poco más de años, nos enseñaron a respetar. Parecería que hoy al inspector hay que agregarle algo más. Y estoy hablando del interior del país -no sé cómo será aquí, en Montevideo-. Este es un tema que nos preocupa y, de alguna manera, deben existir herramientas que nos permitan ejercer cierta presión para que todo esto se pueda cumplir. En ese sentido, coincidimos con la propuesta

No sé cuáles fueron los argumentos utilizados cuando se derogaron las facultades que se tenían como, por ejemplo, la de retiro de los documentos, lo que ahora solo quedó para los casos puntuales de alcoholemia o de drogadicción notoria.

Si logramos armar algo armónico en el país, que esté bien conectado, y que todos quienes estemos vinculados a este tema tengamos la información en el momento en que la necesitamos, creo que habremos dado un paso muy importante.

A su vez, por el rol y la incidencia que tienen las Intendencias en todo este tema -en el día de mañana lo estaremos informando en el Congreso Nacional de Intendentes- quizás deberían contar con un delegado en la URET, porque hay miles de aspectos y de variables. Entonces, sería importante que alguien dijera que está pasando tal o cual cosa pues hay un vínculo muy fuerte y directo con la problemática. En cambio, seguramente los asesores tengan un gran nivel y tengan mucho conocimiento técnico, pero a veces ellos no conviven con el problema. Simplemente dejamos esto a título de sugerencia.

Seguramente, el Congreso Nacional de Intendentes irá definiendo de una forma más concreta algunos otros aspectos.

SEÑOR COSTA.- Pertenezco a un departamento fronterizo y no sé si en algún lado se ha contemplado el gran problema que hay en los departamentos de frontera con los miles de vehículos que tienen doble empadronamiento y chapa brasileña. Si tenemos en cuenta las palabras del señor Intendente respecto a que queremos una ley y un país en serio, una vez aprobada esta normativa eso traerá muchos inconvenientes. Quisiera saber si esa situación ha sido analizada en el Congreso Nacional de Intendentes pues serán miles los afectados. Si se quieren hacer las cosas bien, se tendrán que sacar los vehículos para el otro lado o venderlos como chatarra. Considero que este problema no solo atañe a los uruguayos sino también a los brasileños, pues ellos ingresan con sus vehículos livianos y de carga pesada, con matrícula de su país, a trabajar en el nuestro. Sabemos que en épocas de zafra, en la frontera, estos vehículos circulan libremente y son causantes de graves accidentes, con consecuencias fatales.

Reitero que una vez aprobada esta normativa se causará una revolución en la frontera.

A su vez, quisiera saber si se ha contemplado la circulación, el registro y los accidentes de los vehículos oficiales, que también circulan por todo el país y

muchas veces son partícipes de accidentes; sobre todo me estoy refiriendo a los camiones de las Intendencias. Este tema me toca de cerca porque fui Director de Obra de la Intendencia de Cerro Largo y puedo decir que hay camiones de todas las Intendencias que circulan por todo el país en pésimas condiciones técnicas, muchas veces con conductores que no reúnen las condiciones para manejarlos. Se trata de funcionarios viejos, que son contemplados, que están presupuestados y no los pueden sacar. También hay maquinaria que circula sin cumplir con las condiciones técnicas.

Digo esto porque, si no se contemplan estas situaciones, seguramente caiga una lluvia de problemas.

SEÑOR VERGARA.- Hay dos aspectos que plantea el señor Diputado. Con respecto a los vehículos con doble chapa, debo confesar que esto lo trasladaré al Congreso Nacional de Intendentes. En alguna oportunidad se ha hablado de este tema, pero por no vivir esa temática no tengo experiencia para decir cómo debe ser solucionado. Estoy totalmente de acuerdo con que, de una vez por todas, debemos emparejar la situación, aunque preferiría que opinaran los colegas Intendentes que viven con esa realidad porque quizás haya aspectos que desconozca.

Tenga la seguridad el señor Diputado, que en el día de mañana este tema será planteado en el Congreso Nacional de Intendentes.

El otro aspecto planteado por el señor Diputado es mucho más difícil y también preocupa; me refiero concretamente a la inamovilidad de los funcionarios públicos. Como bien mencionó el señor Diputado, hay personas que ocupan sus puestos y son presupuestadas, por lo que sacarlas no es un tema fácil pues tienen sus derechos adquiridos. Creo que en algún momento, el país -nótese que lo digo por encima de todas las fuerzas

políticas que tenemos responsabilidad en ese sentido-, deberá animarse a conversar y a confrontar sobre estos temas. Yo también tengo gente con más de sesenta años que está manejando y no hay posibilidad legal de operar en ese sentido. Tenemos algunas dificultades que hemos ido paliando siendo exigentes con los conductores en general y a nuestros funcionarios les llegamos a decir que por sus dolencias tenían que hacerse ver con una junta médica. Pero a pesar de esto igual tenemos dificultades. De todas formas, tenemos una herramienta, que no es la que desearíamos; creo que esto debería hacerse de otra manera. De todos modos, han aparecido algunas alternativas en ese sentido y de alguna forma encontraremos una solución.

En cuanto a la vetustez de los equipos viales, camiones y camionetas que utilizan los municipios, no es algo fácil. Al ser un país pobre, con economías nacionales y municipales muy acotadas, todos los Municipios tenemos vehículos de cuarenta años; los más nuevos quizás tengan ocho, diez o cinco años. Somos conscientes de que cuando un ciudadano adquiere un vehículo cero kilómetro -aun cuando lo maneje la misma persona y realice los mantenimientos necesarios-, a los cinco años tiene que cambiarlo o repararlo. El problema es que desde el punto de vista económico los Municipios no podemos hacer el recambio y el servicio debe seguir siendo prestado al vecino y las obras deben salir adelante.

En algún momento se procurará dar solución a este punto. Hablando en nombre del Congreso Nacional de Intendentes puedo decir que hemos mantenido conversaciones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en función de ellas cambiaremos alguna maquinaria y algunos camiones; trataremos de eliminar los viejos, aunque siempre tendremos muchas cosas en el haber. Creo que habrá que encontrar un sistema que nos permita tener los vehículos en condiciones. Es cierto que muchos de estos vehículos no superan las inspecciones técnicas, pero lo cierto es que tenemos que seguir andando porque la gente necesita que se recoja la basura, que se arreglen los caminos y que sus hijos sean llevados a la escuela. Los Municipios trasladamos a la mayoría de los jóvenes que asisten a los liceos en el interior de los departamentos, y lo hacemos con ómnibus viejos, con vehículos muy vetustos. Esto es un tema importante.

Ojalá encontremos los caminos a través de la ley, ajustados a la realidad, de forma tal que podamos superar esos inconvenientes.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Yo vivo en el departamento de Rivera y la situación que aquí se ha planteado es de total irregularidad y se viene manteniendo desde hace muchos años. Recuerdo que hubo una ley especial que habilitaba a nacionalizar automóviles, a pesar de que no hubieran sido importados; también por Montevideo hubo algunos de estos vehículos circulando.

Evidentemente, las normas tendrán que ser aplicadas, y el día en que exista la obligatoriedad del seguro, se creará una situación difícil. Hay cantidad de vehículos que pagan impuesto de circulación, autos que están impedidos de circular del lado brasileño, autos robados que circulan en Rivera, que tienen documentos especiales con los que los brasileños autorizan a los uruguayos a manejar

Dentro de algunos días va a explotar una bomba muy grande que va a tocar a buena parte del país, de acuerdo a investigaciones que se están haciendo. Quiere decir que todo esto es realmente importante; hay que encontrar de una vez por todas la forma de controlar y evitar también los autos clonados, que es uno de los temas que va a explotar pronto. No se trata solo de autos viejos sino cero kilómetros, que crean un verdadero desquicio. Cuando hay un accidente en Rivera con un auto brasileño no hay ningún responsable. No va a ser fácil encontrar una salida a este tema porque mucha gente usa el auto en el medio rural; hace un tiempo adquirir un automóvil del lado brasileño era un regalo y por pocos pesos se compraba un auto que aquí costaba miles de dólares. Esa forma de usar vehículos en forma totalmente irregular -no voy a hacer un análisis al respecto- se incorporó, prácticamente, a la vida de la sociedad riverense. Los Intendentes de frontera van a tener muy serios problemas para regularizar esa situación. Evidentemente habrá que empezar a hacerlo en beneficio de aquellos que tienen autos comprados en Uruguay y que frente al riesgo de accidentes no tienen ninguna posibilidad de resarcirse de los daños; aun en la circunstancia de que se pierdan vidas, no hay ningún responsable.

Comparto la preocupación que tiene el Congreso de Intendentes, pero como riverense sé que a veces no se puede hablar mucho porque se crean situaciones de verdadera conmoción en el departamento.

SEÑOR VERGARA.- Comparto plenamente lo que el señor Diputado acaba de manifestar. Debo decir que a pesar de no pertenecer a un departamento de frontera hemos tenido en forma muy pequeña

algunos problemitas de esa naturaleza.

Debo confesar que no tengo un conocimiento acabado de cómo funcionan estas cosas, pero me consta que hay ciudadanos que han conseguido empadronar un auto -después de introducir un vehículo no doble chapa sino con chapa brasileña; no sé como es el procedimiento pero, evidentemente, se ve que algunos aspectos legales no funcionan o simplemente son lo suficientemente laxos para permitir o contemplar- mediante el pago de determinado tributo en la aduana. Inclusive, ha habido alguna instancia judicial de la que han salido airosos de esa situación. Reitero: confieso que el derecho aduanero no es mi fuerte, primero porque no soy fronterizo y, segundo, porque no tengo vínculo ninguno con esa temática, pero sí sé que inclusive fuera de los departamentos fronterizos -en Lavalleja también- hemos tenido esos problemas, aunque muy puntuales. Este es un tema que habrá que analizar. Sería bueno que alguien que conozca de derecho aduanero pueda hacer algún aporte a esta Comisión que tiene a estudio este proyecto, porque quizás haya aspectos que desconozco.

SEÑOR IRAZOQUI.- Eso se termina con el título registral, Dirección de Registros. A su vez la Aduana tiene pensado que se digitalice el DUA. De este modo, al figurar en el DUA un número de padrón nacional, se va a poder empadronar solo y única vez en ese momento y se acabó la vida del vehículo. Ese tema se soluciona a través de la Aduana, Dirección de Registros e Intendencia por única vez.

Hay un detalle que quisiera que revisaran. Me refiero a si el motor y el chasis son de importancia. No tengo la menor duda que el chasis lo sea; en otros países del mundo el motor es un elemento, pero en este, el motor y el chasis conjuntamente con el padrón y la matrícula es lo que regulariza o identifica el vehículo. Vamos a poner un ejemplo por la negativa. De millón doscientos vehículos, debemos tener registrados correctamente novecientos. Reitero: estoy haciendo el cálculo por la negativa. Será un tema de responsabilidad ver qué se hace con esa situación porque creo que la ley es importante.

Para regular los vehículos de frontera -no solo de Rivera sino de Cerro Largo, Artigas; esto no se da en el litoral- debemos contar con un marco legislativo. En ese sentido, está la Dirección General de Registros para unificar el tema. Habría que ver si la doble chapa es un permiso departamental. Ahí entraríamos en un problema social; hay muchas personas que no compran en Uruguay y lo permiten. Ese sería un tema departamental; esa persona no puede estar circulando en Montevideo. La ley puede tener sucesiones en su momento lógico para no terminar en un problema social. Sí habrá un problema social cuando exijamos el título. En ese momento, va a haber compromisos que se van a perder; será problema de las Intendencias cobrar las dos transferencias o ninguna, pero la regularización será a través de registros.

Lo que estamos pensando es tener un país organizado, dentro de la ley, en el cual el vehículo y el conductor tengan un marco de conducta más allá de las infracciones que pueda cometer.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- Iba a pedir una aclaración con respecto a la Dirección Nacional de Aduanas, pero en las explicaciones que dio el señor Irazoqui esto ya fue contestado. Es decir, si cuando se habló del código o de la cédula de nacimiento del vehículo -llamémosle así- se refería al código internacional que se usa para las importaciones o a un número especial que la Aduana pondría a ese vehículo a efectos de que siga toda su vida útil dentro del país.

También iba a mencionar que estoy de acuerdo con que el tema vehicular se resuelva a través del título de propiedad, para que haya un correcto seguimiento de los responsables de cada vehículo. En ese sentido, felicito a Lavalleja por tener implementado ese sistema y ojalá pudiera darse en todas las Intendencias.

SEÑOR VERGARA.- Quiero que la Comisión tenga presente que en este ámbito de diálogo que estamos manteniendo con el Poder Ejecutivo en cuanto a compromisos de gestión -ustedes lo saben porque son legisladores-, en el Presupuesto Nacional se aprobó el Certificado Único Municipal, que no es un invento sino que estuvo vigente hace unos cuantos años y no sabemos cuáles fueron los motivos para su derogación. Se está elaborando la reglamentación para que en algún momento el Poder Ejecutivo la apruebe. Eso está vinculado con el tema de la gestión porque nosotros necesitamos generar un Registro Único de Contribuyentes que por supuesto se puede lograr por distintos caminos. Nosotros hemos optado por el que ya dijimos. Hace un tiempo terminamos con los vehículos, y en un año más probablemente terminaremos con los inmuebles. Yo admito que en Derecho hay dos bibliotecas y quizás más, pero nosotros estamos convencidos -seguramente será por formación o deformación

profesional- que es el camino correcto el del registro. Reconozco que quienes tenemos responsabilidades de Gobierno a veces decimos: "Ah, en cinco años no puedo terminar con esto" No importa el tiempo que lleve; si ponemos el acento podemos. Vamos a contar con información y seguridad jurídica en red sobre todos los bienes de ciudadanos de este país de una manera correcta, que podremos operar no solo para el aspecto impositivo sino para una cantidad de aspectos más a los que referíamos y que están relacionados con la ley. Estos temas no solo deben ser tomados en cuenta por esta Comisión sino también a nivel de otro Poder del Estado, como el Poder Ejecutivo, con el que estamos conversando sobre el registro único, el certificado único, que también está vinculado directamente a este tema. Es más amplio porque también comprende los inmuebles, pero de cualquier forma este es un aspecto del tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha sido muy exhaustiva la exposición del señor Irazoqui y muy complementada con las opiniones del señor Intendente Municipal de Lavalleja. Es indudable que acá hay un planteo con mucha fuerza que tiene que ver, fundamentalmente, con una cuestión que es vital en cuanto a lo que podría ser la ley sobre el registro de vehículos. Ahí está el centro, el corazón de la incidencia de lo que tendría que ser una ley que no podría dejar de lado esta situación, lo que nos queda muy claro.

Da la sensación de que el Congreso de Intendentes ha ido avanzando lentamente pero de manera sólida y que, además, maneja el tema como no pueden hacerlo otros.

Me surgen algunas preguntas a los efectos de hacer caudal de las opiniones de un organismo que es vital para la elaboración de esta ley. Hay muchísimas coincidencias que estuvimos manejando ayer con la División Tránsito y Transporte de Montevideo -que también trabaja con ustedes- que señalaba el tema del registro único de la licencia de conducir para retirarla.

Quisiera saber si el registro del vehículos se está llevando a cabo solo en Lavalleja o si el Congreso de Intendentes ha avanzado en otros departamentos. Asimismo, me gustaría conocer qué importancia dan a la Inspección Vehicular.

SEÑOR IRAZOQUI.- Nosotros tenemos una base de datos que es el Registro Único de Conductores -del cual ya hablamos-, y un Registro Único de Vehículos en el que ya está funcionando un sistema básico igual bajo el mismo esquema. Acá dice "infractores e infracciones" porque del conductor surge si tenemos la boleta de infracción. Se gana tiempo y costos porque quien interviene, en primera instancia, en rutas nacionales, es la Dirección Nacional de Policía Caminera; detiene la documentación, más allá del artículo 284 de la anterior ley, le hace la boleta de infracción y la manda al Congreso para que las diecinueve Intendencias no le expidan la licencia nuevamente. Hoy el sistema informático llega al Congreso con esos datos y este inmediatamente lo hace circular sin necesidad de que el agente de la Policía Caminera lo haga. Así se evitan costos. Reitero: se comunica a los efectos de que no se expida provisoriamente una licencia. A su vez, el Intendente sabrá, a través de la División de Tránsito, que le darán seis meses, dos años, etcétera. Esto está directamente relacionado.

Con respecto a los vehículos es lo mismo; va esa vinculación directa.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Congreso de Intendentes tiene que jugar un papel importante, con una participación directa en la UNACEV; nosotros ya hemos bautizado a la Unidad, porque URET nos parecía poco simpático. El escribano Vergara expresó claramente que era importante la participación del Congreso en esa Unidad. Es algo que estamos pensando y, además, es parte de la documentación que iremos acercando para componer el proyecto de ley.

Por otra parte, hay que analizar el papel que juega CONATRAN. Nosotros hemos avanzado en lo que impulsaban los asesores del señor Diputado Yanes en cuanto a la necesidad de que estén presentes unidades asesoras de diverso tipo. Inclusive, en alguna parte se habla de "ejecutoras", pero no nos parece bien porque confundiría. Esto está expresado de la siguiente manera: "La unidad referida" -la unidad asesora- "también tendrá competencia para integrar como órganos asesores con carácter permanente a cámaras asesoras, las que tendrán carácter técnico y se integrarán", y también dice "así como ejecutoras". Creemos que eso no es conveniente porque invalida la jerarquía que trata de tener esta unidad. Seguidamente dice: "las que tendrán

carácter técnico y se integrarán con especialistas de diversas disciplinas convergentes de la seguridad vial, representantes de organismos públicos, de la administración descentralizada, asociaciones civiles, fundaciones, instituciones educativas, sindicales y empresariales vinculadas a la materia de competencia y a la unidad de reglamentaciones y establecerá el modo de nombramiento de los miembros de las cámaras, su número, reglamento".

Es decir, deja abierta la posibilidad de que no sea exactamente CONATRAN pero sí algo similar. En algún momento también se señaló que CONATRAN tenía organismos que quizás no estaban ajustados a la época, o que había gremios que superviven por inercia, y de pronto convendría tener una unidad asesora con real peso.

Esto estaría contemplado en los aportes que hemos recogido para enriquecer el anteproyecto. No sé si es lo mismo que ustedes están planteando con respecto a la CONATRAN como una cuestión de vital importancia.

SEÑOR IRAZOQUI.- Quien habla actúa como delegado en la CONATRAN, en representación del Congreso de Intendentes. Ya estuve presente y delegué mi derecha al representante de relaciones públicas, porque para eso tenemos una organización.

La CONATRAN tiene falta de recursos, como ya dijimos. Lo hemos hecho todo honorariamente, por amor al arte; no hemos fallado a ninguna de las citaciones, porque hay un reglamento de funcionamiento que se debe cumplir tanto por la Comisión en general como por las Subcomisiones. Del lado de afuera, hemos empujado, y empujado, porque en toda comisión el señor Presidente debe liderar, y si no, lo cambiamos. Eso es un hecho y esta Comisión ha funcionado por el amor y la contribución de cada participante.

Tampoco podemos hacer una asamblea. Vamos a entendernos: vamos a ser un país productivo y asambleas, no. Pero en la CONATRAN están representados casi todos los organismos y ahora se mechó el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por el control con respecto a lo que provoca la alcoholemia o las drogas en los conductores profesionales, para ver qué medidas se pueden tomar desde el punto de vista del trabajo, que era lo único que habíamos visto que no estaba contemplado. Está el Centro de Protección de Choferes; citamos al Automóvil Club del Uruguay y no concurre, pero ese es un problema aparte.

En forma óptima, diría que tendría que participar la CONATRAN; en forma restringida, el Congreso de Intendentes, que debe participar por la forma como se inicia el proceso tanto de vehículos como de autores e infractores. Digo más: acá no quise exagerar, pero estamos llevando a nivel del parte, el accidente; entrarlo también porque si no, al final nos diversificamos demasiado.

Yo digo CONATRAN como lo óptimo. El Congreso no puede estar ajeno al asesoramiento de esa marcha; no es participar como un integrante más de la unidad que ustedes quieran formar. Yo digo que debe estar asesorando a pedido de la Comisión o a instancias de las necesidades imperiosas de este grupo que tiene que decir cuáles son los problemas que están pasando en el país; quizás surja lo de Rivera o Artigas y la unidad no llegue a tiempo.

Repito en forma sinóptica: CONATRAN, con los agregados que se quieran poner; y me parece que no puede ser una asamblea. Siempre se termina en que concurre el 20% del total, lo que desgasta; a pesar de que hemos logrado una concurrencia por encima del 60%. Por otro lado, el Congreso no puede estar ajeno; esta es una condición a tener en cuenta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que esto es de suma importancia.

SEÑOR COSTA.- Quiero trasmitir una pregunta del titular a quien reemplazo, que surgió del estudio de este documento en cuanto a la habilitación de conducir. Se supone que las exigencias serán elevadas y queremos saber si el Congreso de Intendentes ha estudiado la posibilidad de que exista una libreta de conducir que contemple, desde el punto de vista social, la situación de mucha gente vieja, que no sale del departamento y sale a pasear los fines de semana por la ciudad. Lógicamente, esta gente tendrá una reacción negativa cuando tenga que renovar su libreta con otras exigencias. Queremos saber si el Congreso ha manejado la posibilidad de que se habilite otro tipo de libreta de conducir solamente para el departamento, con menos exigencias, porque se va a ver resentida mucha gente que no va a estar en condiciones óptimas para cumplirlas.

Por otro lado, en algunas propagandas de televisión y radio ha aparecido el tema de los vehículos empadronados en lugares diferentes al domicilio de su propietario. Este siempre ha sido un problema y creemos que el domicilio del titular es importante para que eso se unifique de una vez por todas.

SEÑOR IRAZOQUI.- El Ministerio de Salud Pública envió al Congreso de Intendentes la citación a las unidades de salud de todo el país a los efectos de reelaborar un anteproyecto relativo a los exámenes psicofísicos para la expedición de licencia nacional de conductor a nivel país. En ese proceso intervienen todas las unidades de salud y se formó una comisión de trabajo que ya va en la séptima reunión y se está coordinando -quien habla lo está haciendo- la parte médica, la parte psicológica y lo relativo a los minusválidos. En esas tres áreas se está elaborando ese anteproyecto en el cual hay incidencia desde el punto de vista médico, psicológico y van a colaborar los minusválidos, para hacer ese cierre donde las unidades de salud darían un marco a este anteproyecto que tarde o temprano será votado en el lugar que corresponda. Allí se están contemplando las exigencias, las edades, los permisos departamentales, a los efectos de tener en cuenta las diferentes situaciones. Los médicos establecen algunas obligaciones, los psicólogos otras y después vamos a ver cómo queda. Si pedimos que, por ejemplo, Artigas, arme toda una situación, con psicólogos, médicos, oftalmólogos, a lo mejor su presupuesto no le alcanza para cubrir los recursos humanos y materiales. Esa propuesta de normativa pasará por la comisión de trabajo de los diecinueve departamentos y después será enviada al Ministerio de Salud Pública, que debe responder. La intención del Ministerio es incorporarlo a la normativa y en ese caso tendría su debate correspondiente. Se habla de examen psicofísico, y el Intendente Carámbula lo mencionó y por ahí debe de haber venido lo de las unidades de salud.

SEÑOR PRESIDENTE.- También tenemos sobre la mesa la ley sobre seguro obligatorio, que tal vez cruza el registro y pone el candado a una situación que es bastante desbordante.

Con respecto a lo que decía el señor Diputado Costa, hay algo claro que son las capacidades físicas, porque tenemos que velar por la situación general de la sociedad. No podemos darle una libreta a una persona que no vea, por más macanuda que sea, por más que sea el vecino de la esquina.

También creí percibir en las manifestaciones del señor Diputado Costa que se tenga en cuenta la parte económica; ese es otro aspecto que habrá que valorar en cada lugar. El proyecto que tenemos en discusión hace referencia a una serie de otras cuestiones que tenemos que ver como, por ejemplo, el papel de las Juntas Locales, etcétera. Hay que entrar a jugar con todo el marco institucional que tenemos, porque puede haber gente que anda en moto adentro de la chacra y, de pronto, no podemos prohibírselo.

Estamos redondeando el paquete de documentaciones que vamos a enviar al Ministerio. Quedan muy claras las grandes preocupaciones del Congreso de Intendentes y son muy valiosas como para respetarlas en lo posible.

SEÑOR VERGARA.- Quisiera que nos enviaran la versión taquigráfica de esta sesión lo antes posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les enviaremos el mismo material que al Ministerio.

Agradecemos la presencia del señor Intendente de Lavalleja, escribano Hermán Vergara, y del señor Nelson Irazoqui.

Se levanta la reunión.